

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 18 g. v. do Minho e Douro.

## SUMMARIO

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES (Subsídios para a sua historia), por J. Fernando de Sousa.....	Páginas
CONTRIBUIÇÃO INDUSTRIAL, por O. S. ....	257
PARTES OFICIAIS — Portaria de 21 de agosto do Ministerio das Obras Públicas e nova publicação da portaria de 21 de julho do Ministerio da Marinha.....	258
NOTAS DE VIAGEM — VII — A dificuldade das linhas directas — S. Francisco a Nova York — As quedas do Niagara — Uma travessia arriscada — Uma tempestade sem o ser — A cidade de Montreal .....	259
CAMINHO DE FERRO DE S. THOMÉ .....	260
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	261
A LINHA DO VALLE DO VOUGA.....	261
ESTATÍSTICA INDUSTRIAL, por O. S. ....	262
O AR LÍQUIDO .....	263
DO CABO AO CAIRO — O TRUST DOS TELEPHONES .....	264
AOS QUE VIAJAM.....	264
PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	264 e 265
TRACÇÃO ELÉCTRICA — AUTOMOBILISMO .....	266
LINHAS PORTUGUEZAS — Vale do Sado — Mossamedes — Minho e Douro — Swazilandia — Freixo de Espada à Cinta à ponte de Barca d'Alva — Admissão de revisores de bilhetes — Depuração das águas — Aquisição de fourgons .....	266
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — Alemanha — China.....	267
NOTAS VARIAS .....	267
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração (conclusão) .....	267
ARREMATAÇÕES .....	268
AVISOS DE SERVIÇO .....	269
AGENDA DO VIAJANTE.....	270
HORARIO DOS COMBOIOS .....	271
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	272

problema suscitado pela necessidade de as dotar com estações terminais dignas do seu papel.

Nos dois capítulos seguintes encontramos historiados os esforços empenhados para a construção das linhas complementares nas regiões extremas do país, pela acção directa do Estado.

A segunda parte abrange três capítulos referentes às linhas das três zonas: norte, centro e sul, concedidas a companhias.

Cada capítulo divide-se em paragraphos, em que se faz a história de cada uma das linhas.

No propósito de referir e justificar os actos da sua administração, foi mais longe, e ainda bem, o sr. Conde de Paçô-Vieira, recordando os antecedentes de cada uma das questões de que se ocupará, constituindo assim o seu livro utilíssimo repositório de dados históricos.

Em appendice são publicadas as propostas de lei sobre caminhos de ferro, a sentença arbitral da Beira Alta e outros documentos d'equal importância.

A singeleza e verdade com que os factos são referidos e comentados fazem d'esse livro a mais cabal justificação de uma administração tão notável pela excellencia das intenções e pela isenção política, como pela energia e perseverança na realização do plano formado.

O sr. Conde de Paçô-Vieira, consciencia da importância económica da viação acelerada, crente nos recursos de que o país dispõe, quiz impulsioná-la vivamente. Não enverdou, porém, pelo caminho infelizmente tão querido dos nossos homens públicos.

Não obedeceu ao prurido reformador, que não deixa pedra sobre pedra da obra dos antecessores, para erigir em sistema a detestável instabilidade e incoherencia, de que em geral enferma a nossa administração. Adoptou para critério fundamental o lema de que a administração não deve ser sacrificada à política e que a melhor política é uma boa e honesta administração.

Por diversas vezes se acharam em conflito as exigências partidárias e as conveniências públicas: não hesitou o illustre ministro, sacrificando as primeiras às segundas. Sirva de exemplo, entre outros, a annulação da concessão do caminho de ferro americano de Valença a Monsão e a recusa da garantia de juro a uma linha de via reduzida entre esses pontos, pela qual se pretendia substituir o prolongamento de via larga da linha do Minho, classificado em 1900. O estudo que acaba de ser feito, mostrando que esse prolongamento custará apenas 15.000.000 por quilometro e dando logar pela identidade da largura de via a uma exploração económica com o mesmo material circulante, vem justificar a tenacidade com que o sr. Conde de Paçô-Vieira resistiu às instâncias dos seus correlegionários políticos, adoptando a solução que mais convinha aos interesses do Estado. Exemplo não menos frisante é o da escolha da directriz do primeiro lanço da linha do valle do Tamega.

Estava em vigor o regimen instituído pela lei de 14 de julho de 1899. A despeito das enormes dificuldades inerentes ao período de transição e devidas em grande parte à deficiencia de pessoal idoneo, a transformação ia-se operando e anteviam-se já os fructos do sistema. Teve nesse fôr o illustre ministro. Confiou plenamente na corporação encarregada de gerir as linhas do Estado. A continuidade da acção administrativa, fundamento essencial de progresso seguro, julgou-a imprescindível. Por

## Caminhos de ferro portugueses

(Subsídios para a sua historia)

Sob este título publicou agora o sr. Conde de Paçô-Vieira um grosso volume, em que faz a história dos actos da sua administração no que respeita à construção e exploração de caminhos de ferro.

Poderiam ser taxados de suspeitos louvores e encômios, que se atribuiriam à gratidão inspirada pela gentileza com que esse livro me foi dedicado, como a um colaborador leal embora humilde.

Limitar-me-hei pois a fazer uma rápida analyse do livro, que não pôde passar sem referência nesta publicação.

É racional e singelo o plano. Obedecendo ao critério de prudente ecletismo, com que na progressiva constituição da nossa rede ferroviária convém aproveitar a iniciativa particular a par da acção directa do Estado, divide-se o livro em duas partes, consagradas a primeira aos caminhos de ferro do Estado e a segunda às linhas concedidas a companhias. Em cada uma das partes história-se em capítulos separados o que ultimamente se tem feito em cada zona do país.

A primeira parte abre com um capítulo em que são reconhecidas as principais providências tomadas para melhorar a administração das linhas do Estado. O segundo capítulo é consagrado ao importante e espinhoso

isso poude fazer muito em pouco tempo, encontrando no Conselho de administração dos caminhos de ferro o que esperava: a mais leal e dedicada cooperação, isenta de preoccupações partidárias, como era proprio do carácter e devoção cívica dos seus membros e especialmente do seu digno presidente, o sr. conselheiro Pereira de Miranda.

Nesta boa terra, em que escasseam os trabalhadores e superabundam os críticos, armados do inevitável instrumento óptico que lhes apresenta deformadas as melhores intenções, não faltou quem amesquinhasse a ação governativa do novo ministro, atribuindo aos seus subordinados os projectos por elle apresentados.

Como se os ministros podessem dispensar a colaboração técnica e burocrática, quando perfilham ideias uteis, ou procuram realizar as suas próprias! Ao ministro cumple apreciar o alcance e a oportunidade de uma provisão, aquilatá-la com a sua crítica, e depois da resolução tomada, abrir-lhe caminho, aplanando e vencendo as dificuldades políticas e administrativas. Sem a cooperação dos especialistas de cada ramo da administração, impossível seria ao ministro desempenhar cabalmente a sua missão, ainda quando fosse dotado d'exceptionalissimas faculdades de trabalho e possuisse copioso cabedal de conhecimentos mais variados, e ter tempo para a gerencia de uma pasta tão complexa como a das obras públicas, comércio e indústria.

Assim o comprehendeu o sr. Conde de Paçô-Vieira. Desejando desenvolver a viação acelerada, apenas se infeliou do partido que podia tirar do regimen vigente, fez todos os esforços para num final de sessão apresentar e fazer discutir a sua proposta, convertida em lei de 1 de julho de 1903.

Mudaram então de tática os zoilos. «Poeirada! caminhos de ferro no papel para armar ao efeito, como se fosse possível obter recursos para os construir!».

Não tardou o desmentido aos vaticínios pessimistas. Não descançou o ministro enquanto não realizou o primeiro empréstimo, deixando as negociações entabolidas para o segundo, quando saiu do poder.

De todas as suas diligências e trabalhos dá conta exacta o livro, sem jactâncias nem falsas modestias.

A eloquencia dos factos dispensa amplificações laudatórias, mórmente quando agrupados e ordenados methodicamente. Aos que pretendem amesquinhar a sua administração ou apoucar os serviços prestados, responde o livro, e contra factos e datas não ha má vontade que prevaleça.

E tanta foi ella que rastejou até, como sempre venosa, infamando a medo. Ha no livro desdenhosas mas claras allusões a esses manejos viperinos.

Uma d'ellas merece mais minuciosa referência:

Por erro de ofício da Agencia Financial de Londres o depósito de Blackwood, concessionário das linhas do Minho que devia ser feito lá em dinheiro, realizou-se por um cheque de £ 3.500 em meu nome, que a Agencia recebeu e o Ministerio da Fazenda enviou oficialmente. Foi mandado cobrar ao Banco Lisboa & Açores pela Tesouraria da Direcção do Sul e Sueste e depositada a quantia recebida na Caixa Geral de Depósitos em nome de Blackwood.

Passado algum tempo, ao referir estes factos a um amigo meu, teve este ensejo de me contar, o que se acañhara de fazer antes, que alguém estranhara o facto de vir de Londres um cheque para mim e tivera o cuidado de tirar misteriosamente copia d'ele como arma para futuras campanhas. Não se sabia bem se a importância do cheque era para mim, se para o ministro por mim intermédio. E cochichava-se a surpresa causada pela fragilidade humana na minha pessoa, recebendo de conta própria ou alheia tão vistosas luvas.

Não é comica, a força de ser vil, a conjectura?

E a arbitragem da Beira Alta?

Como se procurou diffamar o ministro, dando-o como vendido à entidade financeira de interesses opostos aos do Estado! Até se apontava o objecto que constituiria a peita. O ingrato ministro não a agradeceu como se prognosticava, porque ás suas diligências se deve em grande parte a solução, favorável para o Estado, de tão importante questão, ameaça pendente sobre o Thesouro havia tantos annos.

Se até um amigo e redactor de um jornal de larga circulação foi caridosamente prevenir o ministro de que se preparava contra elle uma campanha de diffamação, se resolvesse determinado negocio pela forma que mais convinha aos interesses do Estado! Ao que elle respondeu com o desdém que o caso merecia de quem caminha pela estrada real da honestidade.

Outra nota característica, de timbre diverso, mas não menos comica, convém referir, para se avaliar de quanta força de animo precisam os homens publicos para não descorçoarem perante as paixões mesquinhos que desnorteiam a opinião.

Dormia Braga o sonho da indifferença, quando foi aberto concurso para a concessão dos caminhos de ferro que interessavam à cidade e cujo tráfego provavel aconselhava o recurso a uma empresa concessionaria.

Procurou a cidade angariar concorrentes e fazer propaganda em favor do empreendimento para affrontar captaes? Não. Formou comissões de vigilância mais platonicas que as dos classicos palmipedes do Capitolio; formulou exigências pueris sobre a sede da companhia e das officinas. A cada concurso deserto, descompunham o ministro os irados e não facundos correspondentes de jornaes, como se lhe incumbisse o dever de prender capitalistas para concessionarios.

Realiza-se terceiro concurso. A custo se obtém um concorrente. Depois de mil dificuldades e contrariedades, consegue-se fazer realizar o depósito e assignar o contrato. Pois as moscas bracarenses, usanas, como as da fabula, por terem levado o carro ao alto da ladeira, zumbiam pouco depois que tudo era phantasmagoria para os illudir, que o depósito fôra feito com dinheiro do Estado, que tudo era burla. E quando um dia as linhas se construam, ha de dar gosto vê-los, consciços do serviço que prestaram, exclamarem na intimidade: «Se não fossemos nós, nada se teria feito!»

A rocha Tarpeia depois do Capitolio: estava na logica da ingratidão.

Inutil se torna alongar estas divagações a propósito de um livro que me não propuz apreciar, para que me não taxasse de parcial, mas que não podia passar sem referencia.

Do muito que fez tem o sr. conde de Paçô Vieira a melhor recompensa no testemunho da sua consciencia. Quem lê o seu livro não lhe poderá contestar que no periodo curíssimo da sua administração serviu o seu paiz bem e honestamente. Os homens imparciaes assim o confessarão. Aos zoilos e invejosos, deixá-los obedecer à triste lei da sua natureza!

J. Fernando de Sousa.

## Contribuição industrial

Com as perturbações políticas de desoladora gravidade e com as deploraveis questões de que tem sido theatro as cõrtes portuguezas, fez-se um verdadeiro parenthesis na actividade do governo e na ação administrativa que lhe compete.

A sua attenção está dirigida para as discussões sobre uns episódios, que pôdem ter grande importancia na vida d'um partido militante mas que nenhuma teem na vida da nação.

Os graves problemas que urge resolver, estão de lado, á espera da serenidade e do tempo propicios.

A larga copia de propostas ministeriaes com que alguns membros do governo pertenderam demonstrar que tinham iniciativa, condição e faculdades de trabalho, pôzeram se de banda.

Parece que apenas se quis evidenciar que havia folego para reformas, o que alias se deprehende tambem de algumas d'essas propostas de reformas, feitas mais para accrescentar o numero, do que para realmente se discutirem e votarem.

E assim nos vamos illudindo mutuamente, deixando decorrer um tempo precioso, esterilizando-nos em pu-

gnas, infelizes e despretigiosas luctas, enquanto lá fóra outros povos progridem e avançam.

Graves problemas affligem a vida nacional. Quem viaja pela província, fóra do meio artificial da política e em contacto com os productores da riqueza publica, com os que pagam para as cigarras parlamentares, a breve trecho se convence da necessidade urgente de atalhar varios males, que se tornam maiores á medida que se lhes protela o remedio.

A crise vinícola tem uma importancia real e grande. A ruina bate á porta de muitas famílias, que não realizam na venda das colheitas o bastante para satisfazer aos encargos da propria lavoura.

A industria, e especialmente a industria testil, ha annos que se debate afflictivamente numa crise angustiosa, que reclama a maior attenção dos poderes publicos tanto pela importancia dos capitaes que nella estão applicados, como pelo numero de braços que d'ella ganham o sustento.

A primeira industria mundial, a primeira tambem no nosso paiz, fecha os seus balanços com largos prejuizos de ha cinco annos para cá.

E estes prejuizos accrescentam-se ainda com a verba devida ao Estado por uma contribuição injusta, depauperante e exhauctiva — a contribuição industrial pelo sistema que se adopta.

Parece que onde não ha lucros não ha matéria tributável.

Se um senhorio tem devoluto as suas casas ou nelas sem rendeiro alguns compartimentos, não paga por elles contribuição predial.

Se uma vinha se perdeu pela ruina das cépas devastadas pela filoxera ou um pinhal ardeu, não ha rendimento, não é devida a contribuição, que se annulla.

Uma das condições indispensaveis para o imposto é a de ser justo e equitativamente distribuido.

A contribuição industrial, porém, na industria fabril paga-se embora haja prejuizos e prejuizos grandes.

Como é lançada, mais parece uma multa contra a producção, do que um imposto.

Nada mais justo do que, quem auferre interesses ou os pôde auferir por qualquer modo, contribua com a sua quota parte para as despesas geraes; nada mais extranável do que ser o proprio Estado quem, em vez de proteger e auxiliar o desenvolvimento do trabalho nacional, tonificando-o, impulsando-o, o estrangula e mata.

Dizer a uma empresa industrial que sacrificala o seu activo mantendo-se em laboração á espera de melhores dias, perdendo todos os annos, para garantir o salario aos seus operarios, para não inutilizar o tempo e o dinheiro que representa a sua aprendizagem ou instrução profissional, para não dispersar a sua clientella; que defrauda os seus fundos de reserva e não pôde distribuir um cestil de dividendos aos seus accionistas; dizer-lhe que avolume ainda o seu desequilíbrio pagando um peso impôsto por cada orgão de trabalho que tiver em laboração, é contraproducente, é iniquo e absurdo. Não se vê claramente que isso corresponde a matar a gallinha dos ovos de ouro? que essa contribuição assim arrancada não é rendimento mas é capital eliminado á empresa? que sem capital ella não pôde laborar, e que não laborando o Estado secca a fonte de receita?

O sistema de imposição pelos chamados *indicadores industriais*, que ainda podia defender-se para os casos em que a producção é normal, sem sobresaltos, não se comprehende em industrias que pelas convulsões do mercado hoje tem umas machinas em trabalho ámanhã outras.

E depois, se ao menos houvesse escrupulo, attenção e equidade na classificação dos tais indicadores! Se as taxas fossem moderadas!

As representações e instancias das classes interessadas justificando eloquentemente essas incoherencias e estes inconvenientes encontraram echos nos governos, que sem discrepancia concordaram em modificar uma tão anormal e tão insustentável situação.

O sr. Mattoso Santos, o sr. Teixeira de Sousa, o sr. Pequito, o proprio sr. Espergueira entendiam que devia alterar-se a lei e diziam-o publicamente, nos seus relatorios ou pelas suas propostas.

Mas os tempos vão passando.

Surgem as questões politicas, os parlamentos que mais parecem órgãos para fazer e desfazer ministerios do que para redigir e votar leis sabias e justas, discutem porque saiu ou entrou tal ministro e a lei da contribuição industrial por indicadores subsiste com todas as suas iniquidades com todas as suas nefastas consequencias.

Parece que para a vida nacional é mais importante saber-se se o sr. presidente do conselho levou ou não levou a conselho de ministros o projecto de contrato dos tabacos, do que a alteração de uma lei, que, a continuar, acaba por levar á fallencia grande numero de empresas fabris.

Prefere-se demonstrar que os dessidentes do partido progressista tiveram ou não tiveram rasão na sua desidencia, a estudar as alterações que devem introduzir-se na pauta das alfandegas, o factor que tão profundamente afecta a economia d'uma nação.

A discussão de tratados com que porventura se logre algum pequeno beneficio para a nossa exportação minada, antepõe-se o constatar o facto do reviramento de opinião do sr. general Espergueira, resignadamente silencioso e singularmente paciente.

Abrem-se as camaras e surge uma esperança, mas a questão politica apparece e logo essa esperança se esvae.

Adiam-se as cortes, confia-se em que as paixões se acalmem e possa emfim tratar-se de cousas uteis. Mal reabrem, porém, logo se pensa em dissolução, em mudanças de situação, e os problemas capitaes jazem esquecidos, no esteril abandono das causas perdidas.

E, quando se reclama com voz mais alta um pouco de attenção para as necessidades publicas, ha logo palavras inflamadas contra a industria nacional que só sabe produzir mercê da pauta, para a lavoura nacional que se socorre a leis de excepção, sem se attender a que ha leis iniquas que pesam sobre as classes productoras com densidade de chumbo, e que ha políticos que sustentam pela palavra e pelas obras que a missão que mais lhes compete é a de defender e atacar determinados homens embora eminentes, que não a de pugnar por ideias e pelo bem da nação.

D'ahi vem o desdém que as classes productoras mal encobrem pelas chamadas dirigentes.

Não se enganem capitulando de interesse publico o mobil que atrai as camaras numerosos espectadores em dias de escândalo. As salas do parlamento não se enchem com os que mourejam na luta do trabalho.

E a curiosidade doentia que accumula as galerias, d'onde ainda por vezes sae alguma exclamação sugestiva. Os que trabalham, os que tem responsabilidade de dar salario a numerosas famílias, nas officinas, nas viñas, nos campos, esses, desalentados e descrentes, sem surpresas nem admiração, entristecem-se quando veem o que somos e o que podíamos ser, quando sabem do que se faz lá fóra e que aqui não chega a fazer-se; desfalecem na luta; retraiem-se sem confiança nas suas iniciativas; e até se indignam ao saher a que chegou o decôro do poder.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Trabalho Industrial

Tendo os aferidores de pesos e medidas, em virtude das obrigações impostas pelos regulamentos, de aferir os pesos e balanças das estações de vias ferreas que muitas vezes ficam a consideráveis distâncias das sédes dos concelhos;

E não sendo justo que por este serviço cobrem sómente o dobro da taxa, como manda o regulamento de 23 de março de 1869, para as aferições fóra da officina, mas dentro da séde do concelho:

Determina Sua Majestade El-Rei que, em harmonia com o dis-

posto na circular de 14 de julho de 1880 para os ex-fiscaes aferidores, os aferidores de pesos e medidas cobrem das empresas ferro-riarias a quantia de 35 réis por cada kilometro que houver, por via ordinaria, entre a séde da officina de aferição e a respectiva estação, devendo passar o competente recibo em que seja discriminado quanto cabe pela aferição e quanto pelo subsidio de marcha.

Paço em 21 de agosto de 1903. — D. João de Alarcão Velasques  
Sarmento Osorio.

### Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

#### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Por ter saido inexacta no *Diário do Governo* n.º 181, de 14 do corrente, se publica novamente a seguinte portaria:

Sua Majestade El-Rei, attendendo ás informações do governador geral da província de Moçambique: ha por bem determinar que o n.º 1º da portaria de 22 de novembro de 1901 fique tendo a seguinte redacção:

1.º As indemnizações que a administração do caminho de ferro de Lourenço Marques haja de pagar por perdas ou avarias de mercadorias de valor, especificadas na clausula n.º 9 do livro de tarifas do caminho de ferro de Lourenço Marques e não seguradas, não poderão exceder 10 libras por cada volume, ficando a fixação da referida indemnização ao arbitrio da administração do caminho de ferro.

Paço, em 21 de julho de 1903. — Manoel Antonio Moreira Junior.

## NOTAS DE VIAGEM

A dificuldade das linhas directas — S. Francisco a Nova York — Publicações — As quedas do Niagara — Uma travessia arriscada — Uma tempestade sem o ser — A cidade de Montreal.

### VII

A linha mais directa de Chicago para Montreal (Canadá) é evidentemente a do chamado Grand Trunk.

Que isto de achar, na America, qual é a linha mais directa entre dois pontos é problema que não se resolve pelas simples noções de geometria elementar.

*Hay que distinguir*, como se diz numa conhecida zarzuela.

Como as companhias são muitas e varias as linhas que servem os mesmos pontos, todas essas companhias publicam uns folhetos (*folders*) em que, apresentando o seu traçado em recta tratam de entortar o das outras, de forma que comparando-se quatro ou mais desses pequenos mappas fica-se numa perplexidade desesperadora, porque todos os caminhos são mais directos do que os outros.

Ha até quem demonstre, graphicamente, que a linha mais curta de S. Francisco a Nova York é por Nova Orleans enquanto outros provam que o mais rapido percurso de Chicago para o Mexico é por Kanzas e El Paso.

E não deixam, por vezes, de ter razão. Como a competencia é enorme, o caminho mais curto, em tempo, ou mais commodo em confortos, sucede ser o mais tortuoso e arrevezado.

Mas o trajecto pelo Grand Trunk reune ás condições de rapidez ás de segurança e commodidade, de uma forma inexcedivel.

Com andamento rapidissimo o comboio deslizava tão suavemente sobre os pesados carris que, ao acordar-se, de noite, julgavamos que o trem estava parado.

Impressionou agradavelmente, logo á partida, todos os excursionistas, a apreciavel offerta de dois lindissimos livros descriptivos da linha, expressamente feitos para os delegados do congresso.

Não seguiu a companhia o exemplo da casa Pullman que aproveitou a visita dos congressistas para aliviar os seus armarios duns velhos folhetos que lhe haviam sobrado das ultimas exposições.

O unico senão que notamos nestas e noutras publicações que foram distribuidas, é o serem só em inglez, idioma que nem todos os congressistas conheciam tão

bem que a leitura de numerosas paginas não lhes fatigasse o espirito. E' facto que se a America procura alargar o seu commercio nos mercados europeos, na questão de viagens conserva-se num exclusivismo restricto, fazendo milhões de publicações de reclamo, mas só no idioma patrio, como só tratando de chamar os seus compatriotas.

Nesta viagem, como tinha que se ir ás quedas do Niagara, o comboio em vez de seguir o troço de linha directo, entre Port Huron e Toronto, tomou a linha de Hamilton.

Mal rombia a manhã e já os viajantes se levantavam, encantados com a perspectiva do lago Outario que se lhe apresentava á esquerda, e aniosos por admirarem as extraordinarias quedas d'agua, as maiores e mais bellas do mundo.

Quando mais tarde, depois de um passeio ás grandiosas forças hidráulicas, que fornecem uma energia de 80.000 cavallos-vapor, das suas 21 turbinas, e de uma visita a uma interessante e bellamente montada fabrica de biscoitos e bolachas, em que só a machine trabalha os productos, desde a operação da amassadura até a do seu empacotamento, quando mais tarde, diziamos, os viajantes foram conduzidos deante d'aqueellas enormes massas d'agua que, com um ruido ensurdecedor precipita com furor selvagem de 50 metros de altura, na extensão de 330 metros, um volume de 275.000 pés cubicos por segundo, a impressão dos visitantes não pôde deixar de ser extraordinaria, esmagadora.

Ante aquella voragem continua sentimo-nos pequenos, como que medimos mentalmente a impotencia do nosso esforço para deter na sua queda aquella enormidade de liquido que se lança ensurecido a nossos pés, se a vemos do Prospect Point; quasi sobre a nossa cabeça, se a contemplamos do rio.

E mesmo por sobre a nossa cabeça podemos admirar-lhe a bravura, se nos arriscarmos a passar a chamada *Gruta dos ventos*, travessia arriscada, por debaixo das aguas da cascata, que, de tantos excursionistas só o bravo San Laurent, do Norte de Espanha, se aventurou a fazer.

Não veio de lá muito satisfeito, pelo mau quarto d' hora que passou, mas veio coberto d'agua e de gloria que aqui lhe completamos inscrevendo-lhe o nome e louvando-lhe a coragem... que não tivemos.

E' viagem d'americanos — não se imagine que é carro electrico por que se faz a pé por uma estreita enfiada de pedras.

Não ha no mundo outra maravilha que se equale a estas cascadas nem que tantas condições reunam para o publico commodamente as admirar.

Uma bella estrada conduz aos promontorios que se lhes interpõem; ao rio desce-se num ascensor, ahi encontramos um vapor em que se toma lugar, e envergando um fato d'oleado ahi vamos até perto das quedas, abrindo os olhos a custo sobre as rajadas de vento que nos arremessa a agua pulverizada contra o rosto; finalmente, tomam-se as linhas electricas da *Batt Line* e *Great Gorge Route* e por elles se percorre toda a garganta, vendo-se as quedas sob todos os aspectos, sendo encantador o triplice arco iris que, á hora do sol, se produz na chamada «ferradura».

A mesma linha do Grand Trunk conduz de Burlington, entroncamento da linha directa, a Montreal, a bella cidade canadiense, terminando pela notavel ponte sobre o rio de S. Lourenço, de 2.043 metros em 24 tramos de 75 metros, e um, o central, de 102 metros, sendo o peso do ferro 22.000 toneladas (inglezas) e o custo da construção 7.000 contos de réis.

Mas quem quiser ter outro passeio sensacional passará, em Lachine para um vapor que conduz d'ahi a Montreal, passando sobre os rapidos, passagem que dá a illusão de se estar no alto mar sob tormentosa tempestade.

Montreal é a maior cidade do Canadá, e o centro commercial das suas províncias do leste.

Se não é a capital effectiva, titulo que pertence a Quebec, é a capital commercial, como Nova York para os Estados Unidos.

Recostada sobre o monte que lhe dá o nome, as suas ruas são em forte rampa, formando as transversaes como

que uma colossal escada cujo palamar superior é o bello parque, de onde é explendido o panorama que se gosa, de toda cidade, o rio de S. Lourenço, alcançando a vista até enorme distancia.

Cidade catholica, é grande o numero das suas egrejas; cidade francesa de origem ouve-se fallar a cada momento o idioma de Victor Hugo; cidade hoje inglesa, junto da grande republica, parece-se com todas as cidades d'esta, nas suas edificações pequenas, ajardinadas na frente; nos seus edificios officiaes e grandes armazens, pesados e vastos, no cosmopolitismo da sua população em que o menos que ha são inglezes; nas suas ruas e avenidas cheias de elegantes damas, circulando apressadamente, sós, o corpo todo vestido de branco, os dentes todos vestidos de ouro.

## Caminho de ferro de S. Thomé

Uma das propostas apresentadas ás cortes pelo sr. ministro da marinha refere-se ao estabelecimento da viação acelerada na ilha de S. Thomé, sem duvida a mais prospéra de todas as nossas colonias, cujo desenvolvimento é devido á iniciativa e actividade particular.

Desde 1896 que os governos teem procurado desenvolver a viação naquella ilha, mas as condições topographicas do terreno erriçam de dificuldades a realização de todos os projectos.

D'esta vez o governo para superar embaraços appela para os proprietarios agricolas da ilha.

E' baseada na conjugação dos dois exforços, o do Estado e o dos particulares, o actual projecto apresentado ás Camaras.

Como já dissémos as condições topographicas da ilha e as suas reduzidas dimensões fazem pôr de lado a ideia de uma rede geral de caminhos de ferro em S. Thomé, pelo grande dispendio a que chegaria a sua construção, dificuldade do traçado e prejuizos certos da exploração.

Apresenta-se pois naturalmente a ideia de pequenos troços de caminhos de ferro disseminados pela ilha para cuja construção e exploração concorrem quasi exclusivamente os capitais interessados na ilha.

O grande perimetro molhado da Ilha de S. Thomé, que é garnecido de excellentes bahias, como sejam Praia Melão, Angolares, Agua Izé, Praia Grande, S. Miguel, Fernão Dias e outras, por onde até já fazem escala regular os vapores de circumnavegação, indica naturalmente, e até impõe, a via marítima como principal modo dos seus transportes para o porto principal, na bahia Anna de Chaves. Como ligação indispensável dos diferentes centros agricolas, representados por grupos maiores ou menores de propriedades, com essas bahias secundárias, é que aparece a necessidade dos *caminhos de ferro radionas* que, quanto possível, virão a seguir os valles dos rios mais importantes da ilha.

Outros iriam ligá-las transversalmente, procurando assim servir os interesses de todos os pontos importantes pela sua produção, pois que pela população, excepção feita da capital, nenhum ha que mereça menção.

Para facilitar a realização d'este projecto confere o Estado vantagens maiores ou menores em harmonia com a importância dos interesses a servir.

E' regulada pela quantidade e valor do seu tráfego a protecção ou regalia, concedida a esta ou aquella região para lhe facilitar o estabelecimento do caminho de ferro. Os particulares interessados procuram as vantagens que o Estado se presta a proporcionar-lhes, e este attende-os dentro dos limites dos recursos financeiros da província.

E' assim que se estabelecem os dois principios de favorecimento na construção dos *caminhos de ferro collectivos* e dos *caminhos de ferro restrictos*. A base adotada para a classificação foi, como não podia deixar de ser, o tráfego que concedem as propriedades interessadas, o que, dada a extensão média das propriedades em S. Thomé e a densidade da sua produção, facilmente se transforma no numero mínimo das propriedades que se podem agrupar para requerer ao Governo o seu caminho de ferro.

Aos caminhos de ferro que sirvam o mínimo de dez

propriedades, representando pelo menos 1.000 toneladas de productos de exportação, o que corresponde a mais de 1.500 de tráfego total, concedeu-se as maiores vantagens. São os caminhos de ferro collectivos.

Fazendo para estes o Governo á sua conta, toda a infrastructura, o que é mesmo mais do que a simples construção de uma estrada com a mesma directriz geral, a parte de capital que os particulares ali vão aplicar, na superstructura e material circulante, é de tal modo reduzida que nem merece ser considerada num balanço serio dos lucros totaes, indirectos principalmente, que o sistema lhes proporciona.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Tarifa de despesas accessorias dos caminhos de ferro do Estado.* — Foi auctorizada a eliminação do § 2.º do art. 14.º que prescrevia o aumento do minimo de carga por vagon para os de mais de 10 toneladas, quando requisitado pelo expedidor, tornando-se assim mais liberal a tarifa e uniformizando-se com as condições de applicação das tarifas especiaes de pequena velocidade.

## A linha do Valle do Vouga

Do «Diario do Governo» extraímos o relatorio que precede a proposta para a approvação do contrato da concessão d'esta linha.

*Senhores.* — Foi apresentada na passada legislatura pelo Governo transacto a proposta de lei n.º 2-B, de 7 de outubro de 1904, relevando o da responsabilidade em que incorreria pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio e celebração do contrato, de 27 de setembro do mesmo anno, de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, com garantia de juro. Chegou essa proposta a ter parecer favorável da comissão respectiva, que a transformou no projecto de lei n.º 7, de 11 do mesmo mez.

No relatorio que a antecedia eram expostas as razões que levaram o Governo a assim proceder, excedendo as suas faculdades legaes para attender as representações dos povos interessados na construção d'aqueellas linhas.

Ponderava-se que, pela productividade das mesmas e aumento de rendimento que vão determinar nas linhas do Estado, não traria a concessão encargos ao Thesouro. Recorrera-se á garantia de juro por não terem surtido efecto as diligencias empenhadas para a concessão nos termos da lei vigente. Publicára-se o decreto para não perder, em resultado de circunstancias occasioaes e imprevistas, o ensejo da construção das lihas, para o que houvera uma proposta.

Perante esse facto consummado e traduzido num contrato definitivo julgo que a continuidade da acção governativa e o respeito dos preceitos constitucionaes exigem que igual proposta vos seja apresentada para regularizar o que de anormal houve na elaboração d'esse contrato.

A intima affinidade de assuntos leva naturalmente a incluir na mesma proposta a approvação do contrato provisório, celebrado em 25 de abril ultimo com o concessionario da linha do Valle do Vouga, para substituir a cedencia do producto dos impostos de transito e sello, durante os primeiros trinta annos de exploração, pela garantia do complemento do juro de 5 por cento em relação ao capital de 20.000\$000 réis por kilometro em determinadas condições.

A concessão feita em 1889, a que o alvará de 23 de maio de 1901 applicará as vantagens que a base 5.º da lei de 14 de julho de 1899 assegura ás linhas da rede complementar, não surtira efecto até o presente, a despeito das multiplas e prolongadas diligencias do concessionario para angariar capitais, e da manifesta productividade da linha.

A seriedade do propósito estava demonstrada pela realização do deposito e pela apresentação do projecto, aprovado por portaria de 30 de outubro de 1903.

Requereu o concessionario a substituição da cedencia de impostos pela garantia de juro em termos analogos aos estipulados no decreto com força de lei de 2 de maio de 1904 para as linhas do Minho, compromettendo-se a construir a linha logo que essa modificação afoitasse o capital, garantindo-lhe a remuneração.

Estava provado que sem garantia de juro não podia levar-se por deante a construção. Não convinha empreendê-la, depois de caducar a actual concessão, por conta do Estado, que tomou já so-

bre si nas regiões extremas do paiz a construcção de numerosas linhas a que tem de applicar os recursos que ao credito pôdem razoavelmente ser pedidos.

Abrir concurso para base de um contrato provisório, não era possível enquanto não caducasse a concessão, sendo incerto o resultado a não se elevar muito a base de licitação. Protrahir-se-hia assim a realização de um melhoramento ha tanto tempo solicitado, e que longe de onerar o Thesouro desenvolverá a riqueza publica.

Os elementos de tráfego provavel da linha do Vouga levam á previsão segura de que a garantia de juro será mais apoio moral que adeantamento efectivo, alias de diminuta cifra, que cabe folgadamente nas disponibilidades crescentes da verba respectiva do Orçamento Geral do Estado.

Para o Thesouro havia ainda manifesta vantagem na troca de um subsidio, consistindo na cedencia, sem restituição, de receitas importantes e equivalentes a 7 por cento do rendimento bruto da linha durante trinta annos, por um adeantamento reembolsavel com juros, que poderá não ser necessário, e quando o seja attingirá modestas proporções. Foi pois celebrado um contrato provisório, modificando o actual ponto indicado.

As condições a que essa garantia fica sujeita são as mais vantajosas que até hoje se tem estipulado. Com efeito, o desembolso do Estado é limitado a 3 por cento de 20:000\$000 réis por kilómetro, como nas do Alto Minho, em vez de 4,5 por cento sobre 25:990\$000 réis na linha de Mirandella a Bragança, ou sobre 26:000\$000 réis conforme foi autorizado por lei de 24 de maio de 1902 para a linha da Regoa a Chaves, e 5,5 por cento sobre 19:692\$000 réis para a linha de Foz Tua a Mirandella, 22:880\$000 réis para a de Santa Comba a Vizeu e 35:800\$000 réis para a da Beira Baixa.

O minimo da despesa de exploração, computado em 650\$000 réis, é também o mais baixo, pois se estipulará 1:000\$000 réis para a Beira Baixa e 700\$000 réis para as linhas da Companhia Nacional e do Alto Minho.

As regras fixadas constituem incentivo para a empresa desenvolver o seu tráfego, assegurando-lhe o maximo lucro no periodo em que a garantia de juro deixa quasi de ser precisa, e corrigindo assim o defeito de que pôde enfermar esta forma de subsidio.

Sobre o contrato das linhas do Alto Minho ha ainda a vantagem de ser o deposito de garantia muito mais avultado, 50:000\$000 réis em vez de 24:000\$000 réis.

Razões de equidade e de conveniencia publica tão ponderosas não podiam deixar de levar o Governo ao convencimento de que modificando o contrato de concessão prestava um bom servico ao paiz. E porque não cabia nas suas faculdades legaes fazê-lo definitivamente, limitou-se a uma promessa de contrato, cujo valor fica dependente da resolução soberana do poder legislativo.

Antes de findar esta breve exposição, e para desfazer qualquer equívoco, devo ponderar que no contracto se faz referencia aos termos do alvará primitivo, que dava por origem á linha as proximidades da Torre da Eita, para aproveitar um troço da linha de Santa Comba Dão a Vizeu.

O estudo do projecto teve porém a cidade de Vizeu por origem, sendo assim attendidas as conveniencias regionaes, e nesses termos foi aprovado por portaria de 30 de outubro de 1903. E' pois Vizeu ponto obrigado do traçado.

## ESTATISTICA INDUSTRIAL

Costuma frequentemente dizer-se que o nosso funcionalismo não trabalha, que os logares publicos são meras sinecuras, que a obra produzida não corresponde ao dispendio que ella custa, adduzindo-se outras afirmações de igual jaez segundo o costume portuguezissimo de desdenharmos das cousas portuguezas e só acharmos bom o alheio.

Todavia, quem, desprevenido e sem premeditação ou pessimismo, quiser examinar o que se produz em diversos serviços publicos, e quem reflectir nos meios de trabalho que tem os nossos funcionários, deve antes admirar-se pelo que se consegue fazer nalguns ramos e da obra util que executam, obra infelizmente pouco conhecida e mal utilizada.

Para confirmação da nossa these basta indicar algumas publicações que se estão fazendo em tres ministerios.

Na secretaria dos negocios estrangeiros o boletim mensal com informações dos consulentes sobre o commercio e a industria dos paizes ou circunscrições onde se encontram é uma publicação de valor que merecia e devia ser lida e estudada attentamente pelos nossos negociantes e exportadores que comprehendem a necessidade da lucta commercial nos diversos mercados e sabem que não podemos, sem grave risco, conservar a rotina dos nossos processos mercantis.

O ministerio da Fazenda, pela direcção geral da estatística e dos proprios nacionaes, offerece-nos publicações de valor, essas mais geralmente consultadas principalmente as que se referem ao movimento commercial e maritimo organizadas pelas alfandegas.

No ministerio das obras publicas a Repartição do trabalho industrial da Direcção geral do commercio e industria, vae contribuindo d'uma maneira efficaz para o conhecimento dos diversos factores economicos e sociaes que interessam d'um modo muito directo ao problema da riqueza, da vida, da actividade d'um povo.

Esta repartição pelos seus agentes externos—as 5 circunscrições industriaes em que está dividido o reino com as ilhas adjacentes vae a um tempo recolhendo informações, dados e factos que é indispensavel conhecer para se poder apreciar o valor da nossa industria em geral ou de cada uma das industrias fabris que se exercem entre nós; vae inquirindo da sua capacidade productiva, do capital nellas empregando, do pessoal que nellas labora e por elles ganha o pão de cada dia, da sua potencia mecanica e sua natureza e portanto do aproveitamento que fazem das forças naturaes; e está organizando trabalhos e estudos especiaes, que não sendo publicados, por onde se demonstra a orientação scientifica e moderna que sabe imprimir-lhes o illustre funcionario de grande cultura e competencia que nas suas missões pelo estrangeiro muito tem visto e muito tem sabido ver, o conselheiro Madeira Pinto.

Basta recordar os trabalhos publicados pela direcção geral do commercio e industria em curto prazo de tempo para isto se reconhecer.

A 1.<sup>a</sup> circunscrição, que é a do Norte com sede no Porto, deu a lume um estudo sobre as instituições de previdencia e de beneficencia do distrito do Porto.

Está alargando esse estudo a toda a circunscrição e ao mesmo tempo procedendo á organização das monographias especiaes da industria algodoeira e da industria das conservas.

A 2.<sup>a</sup> circunscrição, com sede em Coimbra, tem no prelo uma vasta e interessante monographia sobre a industria ceramica, desde a olaria rudimentar e grosseira da louça de cosinha e utensilios domesticos usados pelo povo, á faiança ordinaria, á porcelana da Vista Alegre, aos materiaes de construção das importantes fabricas da Pampilhosa e outras.

A 4.<sup>a</sup> circunscrição, com sede em Evora, actualizando uma memoria sobre a industria corticeira, está procedendo a um vasto inquerito indirecto que se estenderá a todo o paiz recolhendo informações preciosas, de ordem technica, commercial e economica sobre esta interessante industria mixta, porque é agricola e fabril, que reclama a maior attenção da parte dos poderes publicos porque affecta uma numerosa classe de operarios, um dos melhores elementos de riqueza do nosso paiz.

A par d'isto acaba de publicar um interessante e methodico estudo estatistico descriptivo da industria dos conselhos comprendidos na area da circunscrição que constitue como que um levantamento d'uma carta ou planta topographica em escala reduzida na qual um simples golpe de vista nos faz reconhecer a feição de um vasto terreno que mal se definiria no nosso espirito com longas e penosas viagens através da area, representada graphicamente em uma simples folha de papel.

E não páram aqui os utilissimos trabalhos d'estes poucos funcionários, que procedem ás provas das caldeiras de vapor, que estão organizando o recenseamento technico com as caracteristicas de todos os motores a vapor, de todos os motores d'explosão e de todos os motores hidraulicos; que tem a seu cargo a sympathica e altruista missão de inspectores do trabalho e que nesta qualidade, pouco a pouco, sem reacções graves vão conseguindo implantar o regimen benefico da protecção tutelar do Estado aos menores e ás mulheres.

Pela acção conjugada d'estes prestantes funcionários que desempenham modesta e utilmente o seu papel, intervindo na conciliação das avaliações operarias, obrigando aos resguardos e precauções contra desastres operarios, colhendo informações estatisticas, pode a repartição que centraliza estes trabalhos ir pouco a pouco compendiando os sumarios, organizando methodica-

mente os recenseamentos e as estatísticas que são a melhor e a mais segura base para os complexos estudos pelos quais os governantes e os governados logram influir nos fenômenos sociais e facilitar os progressos d'uma nação.

Alguma causa se vai fazendo entre nós portanto e bem merece o nosso modesto aplauso os engenheiros como Adriano Monteiro, Visconde de Villarinho de S. Romão, Fernando Gião, Ferreira Themudo, e magistrados como o dr. Victor dos Santos, o illustre presidente do tribunal d'arbitros avindores de Lisboa.

Não é todavia bastante o que se faz ou o que se pode fazer com os escassos recursos de que se dispõe.

As estatísticas industriais assim organizadas são por sua natureza morosas.

Mesmo com a boa vontade, competência e actividade da 4.ª circunscrição industrial, a estatística agora publicada dos distritos de Évora, Beja e Faro em que a densidade industrial apenas tem algum relevo neste ultimo distrito, levou tres annos a levantar.

Nas restantes circunscrições do reino com o pessoal limitado de que dispõem, levará mais tempo.

Falta a esta estatística a simultaneidade. Refere-se a épocas diferentes.

Com tal método pôde conhecer-se a evolução porque passam as indústrias, não se pôde saber qual o valor industrial do país num dado momento.

Só os inquéritos industriais realizam este fim.

Fizeram-se dois e estava determinado que se repetissem periodicamente.

Depois que se efectuou a mudança ou reforma das paulas, não se realizou ainda nenhum; apenas a exposição industrial feita no malogrado museu industrial e comercial de Belém, extinto não se sabe bem porque, deu alguns elementos d'estudo sobre a influência que tiveram nas indústrias portuguesas as novas pautas.

Depois d'isso a crise, o prémio do ouro que d'ella resultou, lançaram perturbações grandes — desconhece-se o modo porque incidiram.

Aperfeiçoam-se notavelmente alguns motores, vulgarizam-se os de explosão, surgem os de gás pobre, utilizam-se com excellentes turbinas algumas quedas de água, melhoram-se as transmissões, começam a estender-se os transportes eléctricos da força, dão-se crises extraordinárias nalgumas indústrias como a da fiação e tecelagem do algodão. E todos estes factos passam sem o devido registo e sem que possa estudar-se nelas as suas consequências.

Os inquéritos industriais periódicos são uma verdadeira necessidade.

Não bastam os trabalhos estatísticos habituais e continuos das inspecções. Respondem elles a outros quesitos e além d'isso são limitados porque, sem que isso possa bem explicar-se, é facto que escapam à investigação e à alcada das inspecções grande número de indústrias que a *burocracia* acantonou noutras divisões.

Não pertencem as inspecções nem mesmo para efeitos estatísticos as indústrias exercidas pelo Estado, ou com fiscalizações especiais, arsenais, imprensa, oficinas ferroviárias.

Não lhe pertencem as indústrias que laboram em géneros agrícolas moagem de cereais, queijarias, etc.

Não lhe pertencem até aquelas fábricas em que houver transmissões eléctricas!

É claro que nestas circunstâncias o apuramento estatístico tem de ser incompleto, não podendo assim saber-se qual o número de caldeiras de vapor empregadas na indústria, e qual a extensão da superfície de aquecimento dos geradores, qual o número de cavalos vapor indicado ou efectivos dos motores industriais, como não pôde também saber-se qual o número de desastres operários que há a lamentar em cada ano, qual a frequência d'esses desastres por determinadas profissões e tantos outros factos que é essencial reconhecer quando se trata por exemplo de seguros operários contra desastres, das doenças profissionais, da mortalidade na indústria, da alimentação das classes operárias, das suas instituições de previdência, etc., etc.

Por tudo isto se vê que há ainda muito a fazer nesta

ordem de trabalhos apesar da boa vontade que se revela nalguns apresentados já em público.

Parece-nos todavia que era da maior conveniência que a repartição oficial respectiva fizesse a publicação do boletim segundo os moldes do que publica o Ministério da Indústria e trabalho na Bélgica, em que os relatórios, as monographias, as notas estatísticas de diversas ordens fossem apresentadas, e onde os estudiosos soubessem que encontravam tudo o que entre nós se vai fazendo relativamente às magnas questões do operariado e da indústria, que lá fôr preocupam os mais altos espíritos porque se referem à riqueza e prosperidade nacional e à situação d'uma numerosa classe de cidadãos que vai sendo uma verdadeira força no Estado e tem direito à proteção do poder central.

O. S.

## O AR LÍQUIDO

Era até há pouco ainda um produto de problemática utilidade, mas de um momento para o outro começaram a aparecer vantajosas aplicações d'este invento que não só é importantíssimo para as investigações científicas, mas também para a indústria.

Deixou de ser por isso um produto de laboratório, para ser produzido aos milhares de litros em vários estabelecimentos para esse fim criados tanto na América como na Europa.

Até agora na América para transportar as matérias alimentícias a grandes distâncias, sem que ficassem sujeitas à decomposição empregavam-se os vagões frigoríficos em que a baixa temperatura era produzida pelo gelo. Mas para se obter essa temperatura era necessária uma quantidade de gelo que ocupava a terça parte do vagão o que fazia encarecer o preço do frete.

Além d'isso com o emprego do gelo o ambiente do vagão torna-se úmido o que facilita a decomposição das substâncias a transportar.

Agora o ar líquido substitui o gelo, obtendo-se assim notáveis vantagens e evitando os inconvenientes apontados acima.

Bastam uns poucos litros de ar líquido collocados na parte superior do vagão para se manter por largo tempo uma temperatura tão baixa quanto seja necessária. O ambiente do vagão conserva-se seco, o que quasi tanto como o frio concorre para a conservação das matérias alimentícias a transportar.

Para a América principalmente esta descoberta é de grandíssima importância por causa da grande distância a que ficam os centros de produção das pontes de embarque e de consumo.

Por meio do ar líquido poder-se-ha exportar economicamente em bello estado de conservação tanto os produtos agrícolas mais mimosos como as carnes mais delicadas, a grandes distâncias.

E' de esperar que dentro em pouco se possa adoptar o ar líquido nos navios para o transporte de carnes, manteigas, peixes, frutas, hortaliças, etc., o que para nós será de grande vantagem, podendo assim enviar os nossos produtos agrícolas e o peixe das nossas costas aos mercados mais afastados, economicamente e em perfeito estado de conservação.

Outras aplicações pôde ter ainda o ar líquido, como é a da ventilação dos hospitais, teatros, igrejas, navios e minas.

Como explosivo, tem a vantagem de não ser preciso transportar grandes pesos. Para a guerra tem a grande vantagem de poder ser fabricado no próprio teatro da ação, fazendo desaparecer a necessidade de paixões, tão perigosos para as cidades e fortalezas.

Ao ar líquido está reservado o fazer uma verdadeira revolução na indústria, com a construção de motores especiais baseados na extrema durabilidade d'aquele produto.

O espírito humano não descansa nunca; cada dia, cada hora que passa marca uma nova conquista da Humanidade.

## Do Cabo ao Cairo

A linha do Cabo ao Cairo é considerada por um correspondente do *London Economist* apenas como um sonho.

Eis o que elle diz a tal respeito.

Nunca a actual geração verá o caminho de ferro do Cabo ao Cairo.

Tal empresa não se justifica, nem sob o ponto de vista financeiro, nem sob o ponto de vista commercial. E' materialmente impraticável, e a África desenvolver-se-ha em todas as direcções antes que o sonhado caminho de ferro chegue a ser uma realidade.

A linha do Cabo à Rhodesia, a linha de Uganda e a linha do Egypto e Sudão, constituem a base do projecto. Mas para ligá-las entre si são precisos milhares e milhares de kilometros de novas linhas.

Nada justifica as immensas despesas a que este plano obriga. Ao contrario do que succedia com o Transiberiano e com as linhas do Pacifico, o commercio não sente a falta d'um transafricano: a via marítima é mais comoda e menos cara.

Claro é que se torna indispensável abrir linhas ferreas em África, e hão de ser abertas dentro d'um prazo mais ou menos longo. Mas essas linhas hão de ir directamente ao mar.

Por enquanto o commercio entre a Zambezia e Kartum é insignificante, e quando se desenvolva, a maior parte do trafego será absorvido pelo caminho de ferro de Uganda, agora em construcção que o levará á costa.

Ha ainda outra dificuldade: as tres linhas teem larguras diferentes: a do Cabo à Rhodesia 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; a de Uganda 1 metro; as do Egypto e Sudão 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Além d'isso os carris são de resistencia diferente, não podendo os da Uganda e do Egypto e Sudão resistir ao esforço das locomotivas da linha do Cabo.

Finalmente, levanta-se um obstáculo natural: a zona immensa de terrenos pantanosos que se estende entre Gondokoro e o lago Victoria é que é impossivel vencer.

## O trust dos telephones

Constituiu-se ha dias nos Estados Unidos, por iniciativa da Companhia «American Telephon and Telegraph», um trust a que adheriram quarenta e tres das mais importantes empresas telephonicas.

O capital é de 1.327 milhões de francos. Tem por fim crear uma rede telephonica que se estenda por todo o territorio norte-americano, proporcionando relações faciais e rápidas entre Nova-York e S. Francisco e entre Tejas e Canadá, isto é, de norte a sul, de este a leste, ligando assim os pontos mais distantes do vastíssimo territorio dos Estados Unidos norte-americanos.

## Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da aquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos ácerca de hoteis e seus preços, bem como de trens e théatros nas localidades que desejem visitar.

## PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Annuncia-se que no dia 9 de setembro de 1905, pelas duas horas da tarde, se procederá em sessão publica, na sede d'esta com-

panhia, rua de El-Rei n.º 99, 3.º andar, ao sorteio das noventa e nove obrigações que tem de ser amortizadas neste anno.

Lisboa, 24 de agosto de 1905 — Pela Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, os Administradores, *Antonio Francisco da Costa Lima — M. Emigdio da Silva*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1905.

A quinzena finda foi fraquissima de negocio. A Bolsa esteve desanimada. Apenas o suprimento quebrou a monotonia.

Quinzena de cirios e romarias, para os pobres; quinzena de campos e praias para os ricos; e quinzena de amargos de bocca para o governo.

De negócios é que ninguem quiz saber.

No parlamento, a propósito do celebre contrato dos Tabacos vieram a saber-se cousas estupendas que no dizer de muitos farão com que não seja ainda o actual gabinete quem corte o nó gordio do contrato.

A questão tem ecoado por todo o paiz e ha quem diga que se não resolverá sem a abertura de novo concurso, mas concurso de portas abertas, a que todos possam concorrer.

No mez de julho findo foram exportadas pela nossa praça 183.665 kilogrammas de sardinha em conserva de azeite, no valor de réis 16.710<sup>00</sup> 800.

Nos primeiros sete meses d'este anno, desembarcaram nos caes de Santa Apolonia, Santos e Alcantara 361.813 toneladas de mercadorias estrangeiras, colonias africanas, Açores e Madeira.

Confrontando com o movimento de igual periodo do anno passado, apresenta um aumento de 21.332 toneladas.

Desde o dia 15 de setembro até 17 de outubro do corrente anno em todos os dias não santificados ou feriados, das dez horas e meia da manhã ás duas e meia da tarde, efectuar-se-ha na Junta do Crédito Publico, o sorteio das relações para pagamento de juro da dívida interna consolidada de 3 por cento relativas ao segundo semestre do corrente anno.

As relações, cuja importancia do juro, liquidada do imposto de rendimento, não for superior a 10<sup>00</sup> 500 réis, não carecem de sorteio e serão pagas em todos os dias designados para pagamento.

Não serão admittidas ao sorteio nem ao pagamento as relações que não se apresentarem devidamente processadas, bem como todas aquellas cuja ordem de pagamento não se apresentar preenchida em todos ou alguns dos seus dizeres.

Os fundos externos ficaram a 63<sup>00</sup> 800 e as inscrições ficaram com a ultima cotação a 42.

O papel da Companhia dos Tabacos, coupon, ficou a 114<sup>00</sup> 500.

Os coupons dos Fosforos oscillaram entre 64<sup>00</sup> 100 e 64<sup>00</sup> 000, ficando nesta ultima cotação.

As acções da Companhia Nacional ficaram a 10<sup>00</sup> 500.

As da Companhia de Moçambique tendo estado a 5<sup>00</sup> 350, ficaram a 5<sup>00</sup> 300.

As da Companhia da Zambezia ficaram a 3<sup>00</sup> 600.

As da Companhia do Gaz passaram de 72<sup>00</sup> 700 a 73<sup>00</sup> 000.

Quanto a obrigações:

As da Companhia das Aguas, de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % ficaram a 82<sup>00</sup> 200; as Prediaes tiveram uma ligeira subida ficando a 87<sup>00</sup> 800.

As da Companhia Carris de ferro fecharam a 9<sup>00</sup> 800.

Em obrigações de caminhos de ferro, as da Companhia Real, 2.º grau, 3 % ficaram a 52<sup>00</sup> 700.

As do caminho de ferro atravez d'Africa a 87<sup>00</sup> 500.

As da Companhia Nacional, 2.º série, a 70<sup>00</sup> 300.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	51 1/4	51 1/8	Desconto no Banco
» cheque..	51	50 7/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	557	539	No mercado.....
» cheque.....	560	562	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v....	228 1/2	229 1/2	18 1/8
» cheque....	230	231	Premio da libra...
Francfort 90 d/v.	229	230	5200
» cheque....	230 1/2	231 1/2	e
Madrid cheque....	705	745	5210

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	42	41,85	41,50	—	41	40,90	40,85	41	41,10	41,20	—	41,75	41,85	42
» coupon ..	41,90	41,50	41,30	40,90	40,85	40,85	40,80	40,85	41	41,05	41	41,45	41,45	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	20.300	20.250	—	20.200	—	20.150	20.150	20.150	—	20.150	20.100	20.150	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent .....	—	62.000	61.500	61.600	—	62.200	62.200	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int.	—	—	—	—	—	—	62.000	62.000	—	—	61.800	61.800	—	—
» externo 1.ª série.....	65.900	65.300	65.300	—	65.300	65.400	65.300	65.300	65.500	65.500	—	65.800	—	65.800
» 3 0/0 1905.....	9.450	9.450	—	9.400	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	—	—	9.450	9.450	9.450
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	—	177.800	—	177.800	177.800	177.800	177.800	—	—	—	—	177.800	177.800	—
» » Commercial .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133.000	133.000	—	133.000
» » Nac. Ultramarino	—	100.600	100.500	100.500	—	—	100.500	—	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	—
» » Lisboa & Açores	—	—	—	120.000	120.000	—	120.500	—	—	118.500	120.000	120.500	—	—
» Tabacos coupon .....	121.000	120.500	—	—	—	117.500	119.000	—	—	—	115.400	—	—	114.500
» Comp. Phosphoros..	64.500	—	—	—	—	63.500	63.500	—	63.900	64.000	—	64.500	—	64.000
» » Real .....	—	68.000	—	—	—	66.900	—	66.800	67.500	—	—	66.800	67.500	65.000
» » Nacional .....	—	—	10.500	—	—	—	—	10.300	10.300	10.500	10.500	—	10.450	10.500
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	—	—	—	—	—	95.150	—	95.000	—	—	95.000	—	—	—
» » 5 0/0 .....	88.650	—	88.150	88.150	88.150	88.150	88.000	88.150	—	—	88.000	—	87.700	87.800
» C. Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	35.200	—	—	35.000	—	35.000	—	34.900
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	72.500	—	—	—	—	72.500	—	71.800	—	—	70.300
» » » 3 0/0 2.º » .....	52.400	52.500	52.700	52.700	52.700	52.550	—	—	52.600	52.700	52.500	52.700	52.700	—
» » Nacional 1.ª série.	—	—	—	—	—	—	71.500	—	—	—	—	—	72.100	—
» » Atravez d'Africa .....	88.400	88.000	87.000	—	86.500	86.500	86.500	86.400	86.400	86.400	86.700	86.900	87.300	87.300
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	69,75	69,80	70	70	70	69,95	69,70	68,90	69,85	69,57	69,45	69,55	69,55	—
Acções Comp. Real .....	356	—	363	365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza .....	280	281	283,50	283	285	285	284,50	285	285	—	—	—	—	—
» Andaluzes .....	—	163	—	—	—	163	166	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	385	—	390	386	385	387	387	385	—	386	386	—	387	—
» » » 2.º » .....	280	280	284	289	285,50	286	—	—	288	—	—	—	—	—
» » Beira Alta .....	185	188	190	190	188	—	187	186	186	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	118	118	118	118	—	—	121	—	120,50	—	—	—	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez .....	69,87	70	69,87	—	69,87	69,75	70	70	70	70	69,87	69,87	70	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	92,87	93	—	—	—	—	—	—	93	—	—	92,50	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1905	1904
COMPAGNAIA REAL	08 a 13 12 Ag	693	113.541.000	163.839	693	114.197.649	164.787	2.773.917.000	2.773.266.562
Antiga rede e nova não garantida .....	13 19 »	»	115.235.000	166.284	»	114.197.649	164.787	2.889.152.000	2.887.464.211
Nova rede garantida .....	6 12 Ag	380	14.953.000	39.350	380	15.863.351	41.745	389.523.000	394.918.438
13 19 »	»	15.377.000	40.465	»	15.863.351	41.745	404.920.000	410.781.789	
Vendas Novas .....	6 12 Ag	70	1.468.000	20.971	70	1.842.000	26.314	54.217.000	45.160.000
13 19 »	»	2.188.000	31.257	»	1.842.000	26.314	56.405.000	47.002.000	
Sul e Sueste .....	—	550	—	—	528	—	—	—	—
Minho e Douro .....	21 30 Jun	343	46.645.239	135.991	343	41.094.868	128.556	682.309.664	630.281.703
11 10 Jul	»	36.110.650	105.278	»	37.574.391	109.546	718.420.314	667.856.094	
16 22 »	253	6.734.179	26.616	253	7.785.566	30.772	213.656.754	213.478.171	
Beira Alta .....	23 29 »	6.618.284	26.159	»	7.785.807	30.773	220.275.038	221.263.978	
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	25 1 Jul	105	1.611.972	15.352	105	1.734.616	16.520	42.967.068	43.264.667
2 8 »	»	1.403.869	13.374	»	1.653.454	15.747	44.370.937	44.918.121	
9 15 »	»	1.636.437	15.584	»	1.861.353	17.727	46.007.374	46.779.474	
Guimarães .....	11 20 Jun	34	3.114.565	91.604	34	3.866.300	99.008	59.6	

# TRACÇÃO ELECTRICA

## Lisboa

A Companhia Carris de ferro continua a alargar a sua rede com manifesta vantagem para o publico que assim dispõe de facil e rapido meio de transporte para os pontos excentricos da cidade.

E o que, porém, a Companhia não encetou ainda foi o recrutamento de pessoal capaz de fazer o serviço de maneira a não levantar a todo o momento conflitos com os passageiros por mais pachorrentos e faceis de acomodar que elles sejam.

Todos os dias se dão occorrencias em que a descoreteza dos srs. guarda-freios e conductores põem a paciencia do publico à prova.

Umas vezes é o guarda-freio que desata em litanias de fazer corar um municipal de cavalaria contra os carroceiros que se lhe põem à frente. Outras vezes, é o mesmo sr. que linge não ver os signaes que lhe fazem para parar. O carro vae atrasado e se pára toda a vez que lhe fazem signal a que horas chegará ao fim da carreira.

Outras vezes é o sr. conductor que faz ouvidos de mercador às perguntas dos passageiros.

Um episodio. Vem um carro de Belem. São onze horas da noite. Um passageiro põe bilhete para o Rocio e ao mesmo tempo pergunta se ha correspondencia para o Príncipe Real.

O conductor dá fleugmaticamente o bilhete pedido, cortando-o vagarosamente.

O passageiro insiste na pergunta. O conductor insiste no mutismo. Continua cortando pachorrentamente o bilhete e inutilizando-o, com todo o vagar. O passageiro formula terceira vez a pergunta. O conductor olha para elle, estende a mão e recebe o dinheiro. Pucha da bolsa e vae fazendo o troco. Quarta vez o passageiro faz a mesma pergunta. Commoveu-se enfim o homensinho.

Com ares aborrecidos responde:

— A's vezes!

— !

— Umas vezes ha, outras não ha. Quando me dão bilhetes de correspondencia, ha; quando não dão, não ha.

— E hoje não ha?

— Hoje não ha. Se os houvesse tinha-os aqui; e dizendo arranca meia... caderneta, e mostra:

— Vê? se m'os tivessem dado, estavam aqui marcados.

Ou o conductor esteve mangando com o passageiro ou quiz compromotter a Direcção.

Segunda feira começa a vigorar o novo serviço dos carros electricos pela rua do Alecrim.

No percurso da linha ascendente, virão de Santos pelo Aterro e rua do Alecrim a entroncar no largo do Rato; os descendentes entrarão no largo do Rato, na linha do Príncipe Real, voltando ao Caes do Sodré, pelo Aterro, a entroncar com a linha que actualmente está em exploração.

Durará 20 minutos o trajecto do largo das Duas Egrejas para a Estrela, em qualquer dos sentidos, ascendente ou descendente, partindo os carros d'aquelles pontos de 10 em 10 minutos.

## Allemanha

O ministerio dos caminhos de ferro da Allemanha continua os seus trabalhos para que a Prussia tenha todas as suas linhas com tracção electrica.

A velocidade minima será de 220 kilometros à hora. Viu-se já pelas experiencias realizadas na linha Berlim-Rosson que não ha dificuldade em obté-la.

## Austria

As companhias ferroviarias mais importantes da Austria, estudam actualmente o meio de transformar a tracção a vapor em tracção electrica nas principaes linhas, principalmente nas de Arlberg, Alpes, e metropolitano de Viena.

# AUTOMOBILISMO

## Allemanha

Está anunciada para o dia 9 de outubro e seguintes um grande concurso internacional de resistencia para onibus e grandes transportes.

Realizar-se-ha o anunciado concurso nos arredores de Berlim, em estradas bem conservadas.

São admittidas carroagens de todos os paizes, com quaisquer meios de propulsão: benzina, vapor, alcool, petroleo, electricidade, etc.

Em Colonia, ha meses que andam no serviço de regas das ruas carros automoveis electricos, tendo dado excellentes resultados. Cada um transporta dez metros cúbicos d'agua.

A despesa diaria de cada carro é de 25 francos.

Para produzir o mesmo trabalho em carros puchados a cavallos eram precisos cinco, com a despesa de 12.50 francos cada um o que elevava a despesa diaria total a 62.50 francos.

O custo de cada carro electrico automovel foi de 18.125 francos.

## Estados Unidos

O Automovel Club de Long Island, proximo de Nova York, projecta a construcção de uma estrada especial reservada para automoveis, correndo ao longo da baia de Long Island, numa extensão de 100 kilometros dos quaes cincuenta serão em linha recta.

## Argentina

A «German Transatlantic Electric Company», de Buenos Ayres, vae proceder á aquisição de cem carroagens automoveis electricas, para, a titulo de experencia, fazerem serviço nas grandes avenidas da capital argentina.

As carroagens são de construcção ligeira e são cobertas com um toldo para pôr os passageiros a salvo das chuvas ou dos ardores do sol.

Como naquella cidade as ruas são todas planas e asphaltadas, é de crer que a tentativa seja coroada do melhor exito.

# LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Sado** — O respectivo ministro determinou a maxima urgencia na conclusão dos estudos d'esta linha, a partir de Setubal.

O projecto definitivo será depois submetido á apreciação e aprovação do conselho superior de obras publicas, que também deverá apreciar o da variante de Palmella.

**Mossamedes** — Continuam com grande actividade os trabalhos de construcção d'esta linha, procurando-se um avanço de doze kilometros em cada mez, o que torna possivel fazer chegar no proximo junho a linha até a base do Chella.

**Minho e Douro** — Na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, realizou-se o concurso publico para a arrematação da empreitada das obras de ampliação da estação do caminho de ferro da Alfandega, consistindo na construcção de um muro acostavel e de suporte da plataforma da estação da alfandega; construcção de rampas de acesso e respectivos patamares desde o rio Douro até a rua da Nova Alfandega, bem como uma escada de ligação com a rua de Cima do Muro; e aterro da plataforma da estação na parte conquistada ao rio Douro com as obras e o das rampas e patamares acima indicados.

Foi aberta uma unica proposta, do sr. Léon Reynaud, que se prontifica a realizar as obras pela quantia de 220.000.000 réis, devendo as construções ficar concluidas no prazo maximo de dois annos.

**Swazilandia** — Foi addiada a construcção da segunda

secção d'esta linha, tratando-se por agora apenas dos trabalhos na primeira secção, até o rio Umbeluzi.

**Caminho de Freixo de Espada-á-Cinta á ponte da Barca d'Alva** — Foi concedida a dotação de 2:200\$000 réis para a reparação e regularização d'este caminho a fim de facilitar as comunicações do concelho de Freixo com a estação de Barca d'Alva.

**Admissão de revisores de bilhetes** — Foi aprovado um regulamento para a admissão de revisores nos caminhos de ferro do Estado, fixando as regras para a escolha dos candidatos, e sujeitando-os á prática por 30 dias nos comboios e á frequência de uma escola durante igual período.

**Depuração das águas** — Foi encomendado um aparelho depurador automático para a estação d'Estombar cujas águas são muito calcáreas. O aparelho da *Société Dépuration des eaux* pôde depurar 100<sup>000</sup> por 24 horas e custa 4.100 francos.

**Acquisição de fourgons** — Foi adjudicado aos *Ateliers Germain* o fornecimento de 6 fourgons de via larga para as linhas do Minho e Douro por 47.700 francos, sendo os rodados fornecidos pela administração.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Apesar da actividade que se tem desenvolvido nos trabalhos da linha ferrea de Guadix a Baza, só para o fim do anno poderá ser aberta á exploração, e não em setembro como a princípio se calculava.

A deputação provincial de Navarca, resolveu subvencionar com quantias que pôdem chegar a 25.000 pesetas por kilometro, quaisquer empresas nacionais ou estrangeiras que construam caminhos de ferro secundários naquela província.

Vae ser apresentada ao parlamento uma proposta para o abaisamento das tarifas nas linhas ferroviárias.

### FRANÇA

Foi aberta ao serviço público a secção da linha de interesse local de Nevers a Corbigny, compreendida entre Saint Saulge e Chitry-les-Mines.

### ITALIA

O conselho superior de obras públicas aprovou o projecto definitivo da linha Saline-Valterra.

Uma companhia francesa pôde a concessão de uma linha ferrea de Roma a Ostia, na extensão de dezoito kilometros.

### ALLEMANIA

Estuda-se na Alemanha, de combinação com a Belgica, a construção de uma linha directa de Berlim a Bruxellas, por Colonia, cujo percurso será feito em cinco horas.

### CHINA

Em consequencia do tratado de paz entre a Russia e o Japão, a China vae ficar com o caminho de ferro da Mandchuria desde Karbine a Porto Arthur.

## Notas varias

**A produção da hulha nos Estados Unidos** — É a nação que bate o *record* na produção carbonifera. No anno passado, a hulha extraída no territorio americano attingiu a enorme cifra de trezentos e cincuenta milhões de toneladas.

Nas suas minas empregam-se os machinismos mais aperfeiçoados e os processos mais modernos, o que permite, a despeito da carestia dos salarios, vender a hulha á boca da mina a preço mais baixo do que em qualquer outra nação, sendo metade do preço por que é vendido em França.

**Inovações no serviço dos comboios** — A Companhia do Great Western Railway inaugurou um serviço de expressos em que introduziu varias inovações tendentes a aumentar as comodidades dos viajantes.

Estes comboios tem apenas primeira e segunda classes, sendo as carruagens iluminadas a luz electrica e munidas de ventiladores electricos.

Os logares são numerados, ficando por isso garantidos e podendo os passageiros abandoná-los sem receio de vê-los ocupar por outras pessoas, e mesmo entrar mais tarde na carruagem, sem necessidade de se apresentar para tomar os melhores logares: quando compra o bilhete sabe já o logar que lhe pertence.

No comboio ha creados e creadas para serviço dos passageiros, podendo assim viajar com um conforto e comodidade pouco inferior ao que teria em sua casa.

**Uma experiência curiosa** — Segundo diz ter descoberto um sabio alemão, o ruido produzido pelas vibrações dos fios telegraphicos e telephonicos pôde ser utilizado para fazer observações meteorológicas.

Affirma que indicam, com uma antecedencia de dez horas sobre os thermometros, as variações de temperatura.

Quando o ruido caminha no sentido de oeste para leste, é signal de que a temperatura vae descer; se o ruido se manifesta no sentido norte ao sul, a temperatura vae subir.

O mais curioso é que as experiencias realizadas confirmam a asserção do sabio germanico.

## Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assemblea geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

(Conclusão do n.º 424)

### Terceira parte

#### Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões

##### Caixa de Socorros

No anno de 1904 dispendera esta Caixa em proveito do pessoal:

Escola «Camões» .....	1.229\$157
3.411 subsídios a empregados e operários doentes .....	8:607\$845
69 funeraes de empregados e operários .....	1:328\$720
16 donativos a empregados e operários .....	736\$850
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitais .....	4.776\$505
Total .....	13:679\$077
Em 1903 .....	13:123\$478
A mais em 1904 .....	555\$399

##### Adeantamentos:

Em 1904 .....	1.416	58:211\$075
Em 1903 .....	1.343	48:686\$380
A mais em 1904 .....	73	9:524\$695

Saldo em dívida dos mutuários em 31 de dezembro de 1904 .....

37:521\$985

Saldo em dívida de mesma origem em 31 de dezembro de 1903 .....

35:605\$400

A mais em 1904 .....

1:916\$885

##### Armazem de viveres:

Importância dos generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens:

Em 1904 .....	218:982\$730
Em 1903 .....	201:084\$805
A mais em 1904 .....	14:897\$925

##### Consumidores:

Numero em 1904 .....

39.289

Numero em 1903 .....

38.139

A mais em 1904 .....

1.150

Percentagem média sobre as vendas:

	Em 1904	Em 1903
Do produto bruto	10,19	11,17
Do produto líquido	6,61	7,39

*Balanço da Caixa de Socorros:*

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1904, que passou para a Caixa de Reformas	20:6785132
Saldo em igual dia de 1903	21:2205324
A menos	5425192

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1904 tiveram sucessivamente passado para a Caixa de Reformas, é de 251:1835999 réis.

Média anual, 13:9545611 réis.

Em 1903 essa média havia sido de 13:5595109 réis.

**Caixa de Reformas e Pensões***Receitas da Caixa:*

Joias	5:0425670
Quotas	22:3075900

*Houve reembolsos de:*

Joias	2645095
Quotas	2:3095445

*Líquido*

Em 1903 as verbas correspondentes foram:	4:5305047
Joias	21:6915647
Quotas	26:2215694

*Houve reembolsos de:*

Joias	1595345
Quotas	2:7065945

*Líquido*

As pensões pagas em 1904 foram:	37:6575415
Reformas	16:5895881

Pensões legadas	54:2475296
Em 1903 haviam sido:	38:7045420

Reformas	15:1915263
Pensões legadas	53:8955683

*Em 1904—a mais*

	3515613
--	---------

O total das reformas e pensões pagas em 1903 fôrava superior em 3:1975955 réis ao do anno de 1902.

O balanço da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1904, entrando a transference, como receita vinda da Caixa de Socorros, de 20:6785132 réis, accusou o saldo positivo de 2715224 réis.

Em 31 de dezembro de 1903 o saldo havia sido de 3735751 réis, entrando nesse balanço, como receita, da mesma forma, o produto líquido da Caixa de Socorros na importancia de 21:2205324 réis.

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1903..... 2.810

Inscritos durante 1904..... 197

Somma..... 3.007

Reformados durante o anno de 1904..... 14

Eliminados por demissão..... 154

Faleceram..... 20

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904..... 2.819

*Pensionistas:*

a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1903..... 243

Reformados durante o anno de 1904..... 14

Somma..... 257

Reformados falecidos..... 20

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904..... 237

b) Legatários existentes em 31 de dezembro de 1903..... 387

Legatários admittidos em 1904..... 49

Somma..... 436

Perderam o direito:

Por falecimento..... 6

Por casamento..... 2

Por maioridade..... 7

Ficam existindo em 31 de dezembro de 1904..... 421

*Encargos resultantes para a Caixa:*

Reformados — Importancia annual das reformas concedidas em 1904..... 1:7975344

Caducadas por falecimento em 1904..... 3:0025734

Diminuição em 1904..... 1:2055190

Legatários — Importancia annual das pensões concedidas em 1904..... 1:4205713

Caducadas em 1904..... 3375574

Por falecimento..... 835779

Por casamento..... 545404

Por maioridade..... 4755757

Augmento em 1904..... 9445956

Diferenças de encargos da mesma especie no

anno de 1903:

Reformados — aumento.....

1:1025196

Pensionistas — aumento.....

1:5305105

Vê-se assim e pelos relatórios precedentes

que os encargos aumentaram:

Em 1898..... + 10:1955192

Em 1899..... + 3:7145965

Em 1900..... + 2:2265485

Em 1901..... + 4:7525858

Em 1902..... + 2885884

Em 1903..... + 2:6325301

Em 1904..... - 2605234

Isto é, em 1904, em lugar de terem tido aumento, os encargos

tiveram diminuição.

O fundo de reserva da Caixa de Reformas em 31 de dezembro de 1904 era representado por:

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes..... 59

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de uso fruto..... 1

Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do Convenio)..... 1.282

Obrigações de 3 por cento privilegiadas do 1.º grau da mesma Companhia..... 1.134

Obrigações de 3 por cento do 2.º grau da mesma Companhia..... 268

Obrigações de 3 por cento privilegiadas tipo da Beira Baixa..... 100

Obrigações de 4 por cento do Thesouro Portuguez..... 173

Obrigações de 5 por cento do Credito Predial Portuguez..... 28

Obrigações de 4 1/2 por cento do Credito Predial Portuguez..... 45

Os fundos disponíveis na mesma data, eram:

Existentes em cofre..... 6155929

Existentes em deposito:

No Monte Pio Geral..... 6:2255538

No Crédit Franco-Portugais..... 5:4895520

11:7155058

12:3305987

Continua.

**Arrematações****Caminhos de ferro do Estado****Conselho de Administração****Fornecimento de travessas de pinho**

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 6 de setembro proximo futuro, à uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado e na sala das sessões do mesmo conselho serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de:

1.º 100.000 travessas de pinho para via larga à Direcção do Sul e Sueste, divididas em lotes de 10.000 travessas;

2.º 40.000 travessas de pinho para via larga à Direcção do Minho e Douro, divididas em lotes de 10.000 travessas;

3.º 10.000 travessas de carvalho para via larga à Direcção do Minho e Douro, formando um lote.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão também ser enviadas sem comparecência dos mesmos, entendendo-se neste caso, que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisório correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 170.000 réis para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias úteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado ou na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e no Porto na secretaria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, 14 de agosto de 1905.

**Direcção do Minho e Douro****Lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, compreendido entre a Portela dos Garrochos e a estação de Almendra**

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de setembro, á uma hora da tarde, na sala da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção do pavimento entre perfis 95 e 216 do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, compreendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisório para ser admittido á licitação é de 72\$000 réis e o definitivo será de 5 por cento da importancia total da arrematação.

Este deposito provisório poderá ser feito na Caixa Geral de Depositos ou em qualquer das suas delegações, ou ainda na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até a uma hora da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar.

As medições, o resumo da série de preços, as condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, no serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã, e na administração do concelho de Villa Nova de Fozcôa.

Porto, 25 de agosto de 1905.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Fornecimento de drogas e tintas**

No dia 11 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio. Lisboa 22 d'agosto de 1905.

**Fornecimento de madeiras diversas**

No dia 11 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde, e em Paris, nos escritórios da companhia, 28, Rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 23 d'agosto de 1905.

**Avisos de serviço****Caminhos de ferro do Estado****Direcção do Sul e Sueste****Grandes festas na villa de Estremoz nos dias 2, 3 e 4 de setembro de 1905**

Festas de egreja, touradas e arraiaes.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das estações abaixo designadas para a de Estremoz.

Lisboa, 1.ª classe 4\$600, 2.ª cl. 3\$400, 3.ª cl. 2\$200; Barreiro, 1.ª cl. 4\$400, 2.ª 3\$200, 3.ª 2\$100; Barreiro-A, 1.ª cl. 4\$400, 2.ª 3\$200, 3.ª 2\$100; Casa Branca, 1.ª cl. 2\$200, 2.ª 1\$600, 3.ª 1\$000; Alcaçovas, 1.ª cl. 2\$500, 2.ª 1\$800, 3.ª 1\$200; Vianna, 1.ª cl. 2\$600, 2.ª 1\$900, 3.ª 1\$300; Villa Nova, 1.ª cl. 2\$800, 2.ª 2\$000, 3.ª 1\$300; Alvito, 1.ª cl. 3\$000, 2.ª 2\$200, 3.ª 1\$400; Cuba, 1.ª cl. 3\$300, 2.ª 2\$400, 3.ª 1\$600; Beja, 1.ª cl. 3\$700, 2.ª 2\$700, 3.ª 1\$800.

Setúbal, 1.ª classe 4\$300, 2.ª 3\$100, 3.ª 2\$000; Evora, 1.ª cl. 1\$500, 2.ª 1\$400, 3.ª 700; Azaruja, 1.ª cl. 1\$100, 2.ª 750, 3.ª 500; Valle do Pereiro, 1.ª cl. 950, 2.ª 650, 3.ª 400; Venda do Duque, 1.ª cl. 700, 2.ª 550, 3.ª 350; Evora-Monte, 1.ª cl. 600, 2.ª 350, 3.ª

250; Ameixial, 1.ª cl. 200, 2.ª 150, 3.ª 100; Arcos, 1.ª cl. 300, 2.ª 250, 3.ª 150; Borba, 1.ª cl. 300, 2.ª 250, 3.ª 150; Villa Viçosa, 1.ª cl. 450, 2.ª 350, 3.ª 200.

Nos preços acima indicados está incluido o imposto do sello. Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinarios dos dias 1 a 4 de setembro, e são validos, para o regresso, até o dia 6 inclusivé, do mesmo mes.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu lugar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 16 de agosto de 1905.

**Festas a Nossa Senhora do Carmo na villa de Azaruja nos dias 9 e 10 de setembro de 1905**

Arraial, fogos de artificio e corrida de touros no dia 10.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos :

Lisboa, 2.ª classe 2\$740, 3.ª classe 1\$920; Barreiro, 2.ª 2\$540, 3.ª 1\$800; Barreiro-A, 2.ª 2\$540, 3.ª 1\$800; Pinhal Novo, 2.ª 2\$190, 3.ª 1\$560; Vendas Novas, 2.ª 1\$580, 3.ª 1\$130; Montemor, 2.ª 1\$210, 3.ª 870; Casa Branca, 2.ª 930, 3.ª 660; Alcaçovas, 2.ª 1\$160, 3.ª 830; Viana, 2.ª 1\$320, 3.ª 930; Alvito, 2.ª 1\$600, 3.ª 1\$140; Cuba, 2.ª 1\$840, 3.ª 1\$380; Beja, 2.ª classe 2\$000, 3.ª classe 1\$420; Setúbal, 2.ª 2\$420, 3.ª 1\$720; Villa Viçosa, 2.ª 1\$040, 3.ª 720; Borba, 2.ª 940, 3.ª 620; Arcos, 2.ª 910, 3.ª 620; Estremoz, 2.ª 820, 3.ª 520; Ameixial, 2.ª 720, 3.ª 470; Evora-Monte, 2.ª 620, 3.ª 420; Venda do Duque, 2.ª 370, 3.ª 270; Valle do Pereiro, 2.ª 160, 3.ª 120; Evora, 2.ª 470, 3.ª 270.

Comboios extraordinarios no dia 10 de setembro : Ida, Evora (partida), manhã, 7 h., tarde, 2.30; Azaruja chegada, manhã 7.35, tarde, 3.35. Volta, Azaruja (partida), manhã, 9 h., noite, 11.30; Evora (chegada), manhã, 9.35, tarde, 12.10. Preços : 2.ª 470, 3.ª 270.

Nos preços acima indicados está incluido o imposto do sello.

Estes bilhetes são vendidos para os comboios ordinarios de 9 e 10 de setembro e os de Evora tambem para os comboios extraordinarios e validos para o regresso até o dia 11 inclusivé.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu lugar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 20 de agosto de 1905.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Viagem de recreio à Figueira da Foz**

Grande corrida de touros no dia 8 de setembro de 1905, por occasião das festas á Senhora da Encarnação em Buarcos.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos e validos para todos os comboios ordinarios, excepto para os expressos Lisboa-Porto e para o Sud-Express. Preços de ida e volta incluindo o sello para o governo. Das estações abaixo à Figueira da Foz e volta:

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 6.060 1.ª classe, 4.040 2.ª classe, 3.020 3.ª classe; Torres Vedras, 4.060, 2.840, 2.020; Caldas ou S. Martinho, 3.060 2.040, 1.520; Cella ou Vallado, 2.560, 1.740, 1.220; Leiria, 1.660, 1.140, 820; Mogofores a Porto-Campanhã (ambas inclusivé), 2.060, 1.540, 1.020; Fundão, 3.080 2.ª classe, 2.490 3.ª classe; Tortozendo, 2.760, 1.970; Covilhã, 2.640, 1.870; Caria 2.290, 1.630; Belmonte, 2.200; 1.570; Benespera, 1.840, 1.310; Sabugal, 1.620, 1.450.

Validade, ida 7 e 8, volta 8, 9 e 10 de setembro.

É permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, mediante o pagamento do respectivo supplemento.

Demais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 26 de agosto de 1905.

**Viagem de recreio a Salamanca**

Por occasião da feira annual e grandes touradas nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1905. Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, validos para ida nos dias 7 a 23. Volta nos dias 9 a 25, pelos comboios ordinarios com excepção dos expressos Lisboa-Porto e do Sud-Express.

Preços dos bilhetes de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Salamanca e volta : 1.ª classe 9\$060; 2.ª classe 5\$040 réis.

Nos preços supra está incluido o sello para o governo português.

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 30 de agosto de 1905.

# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICA casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**ALCOBAÇA** Hotel **Gallinha**.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Bon Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e crdem. Preços modicos.

**CASTELLO BRANCO** Hotel **Francisco**.—Rua de Santo Antonio—Bom tratamento, aceio e commodidade—Proprietario, sucessor da viuva de Francisco da Silva Gama.

**CINTRA** Hotel **Nunes**.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis.—Proprietario, João Nunes

**CINTRA** Hotel **Netto**.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

**ESPINHO** Hotel **Particular**.—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas.—Propr., Serafim Pereira

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Tourist.—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e aceito tratamento recomendavel.—Proprietario, Domingos José Pires

**HAMBURGO** Walter Muths & Sautler—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha

**LEIRIA** Antonio C. d'Azevedo Batalha.—Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

**LISBOA** Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.º ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

**LISBOA** Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—1<sup>st</sup> class. English family hotel—proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

**LISBOA** C. Mahony & Amrat.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

**LISBOA** Canha & Formigal.—Artigos de mercearia.—P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

**MAFRA** Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia ate 5.000.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

**MONT'ESTURIL** Grand Hotel d'Italie.—De 1.<sup>st</sup> ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas—Accommodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice

**NAZARETH** Grande Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

**PARIS** Ad. Seghers.—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue Scribe, 7.

**PORTALEGRE** Hotel Caraz.—O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraz.

**PORTO** Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

**PORTO** Hotel **Continental**.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central.—Propr. Iopez Munhos.

**PORTO** João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.

**PORIO** A La Ville de Paris.—Grande fabrica de corôas e flores artificiais—F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

**PORTO** Hotel **Real**.—Rua do Bomjardim, 21—Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à praça de D. Pedro. Preço rasoavel.—Propr. Serafim Pereira.

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança.—Avenida Todis, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

**SEVILHA** Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—Illuminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

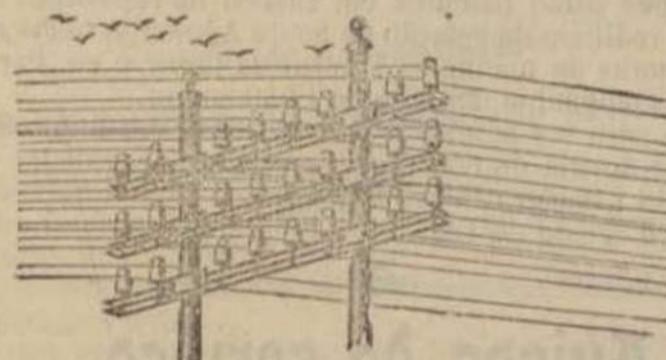
**VALENCIA D'ALCANTARA** Justo M. Estellez.—Agente internaciona de aduanas e transportes.

**VIENNA** Hotel **Metropole**.—Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José)—Grandehotel de 1.<sup>st</sup> ordem.—Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto.—Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

## Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

### MULHEIM NO RHENO

Fabrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze e bronze double

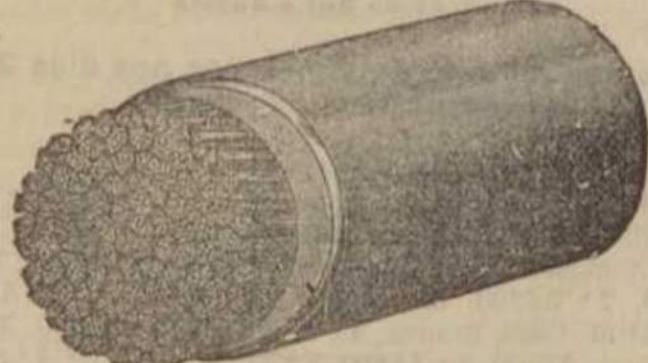


### FIOS CONDUCTORES

em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc.

### CABOS

isolados a gutta-percha, borracha vulcanizada, okonite, fibra impregnada, papel e espacos d'ar, etc



para Telegraphos, Telephones, Luz electrica, Transmissão de força, Tracção electrica

Bal Bonds Neptune (para ligação de carris)

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa):

H. F. CAST. 160, Rua da Alfândega, 2.<sup>o</sup> — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de setembro de 1905

COMPANHIA REAL			Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio		Figueira		Alfarelos		Figueira		Porto		Valença		Porto	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 L.	4-57 L.	3-0 m.	3-33 m.	7-55 m.	12-57 L.	12-57 m.	12-13 t.				
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	7-3 m.	8-25 m.	9-2 m.	9-34 m.	10-18 m.	6-5 t.	6-57 L.	5-10 L.	5-42 t.	8-12 m.	12-52 L.	12-52 m.	12-5 t.				
3-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-32 m.	7-48 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.	12-22 t.	6-45 t.	7-21 L.	8-0 L.	7-31 L.	8-21 m.	11-39 n.	2-10 n.	2-10 n.	2-10 n.	2-10 n.	8-15 n.	
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	8-33 m.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	7-21 L.	7-26 L.	8-28 L.	8-28 L.	11-27 n.	12-33 n.	12-33 n.	12-14 n.	12-14 n.	12-14 n.	12-14 n.	
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-3 m.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	8-42 L.	8-26 L.	8-45 L.	8-45 L.	10-11 L.	11-0 n.	11-44 n.					
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-48 m.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	6-42 L.	7-26 L.	5-29 L.	6-3 t.	10-11 L.							
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-33 m.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	7-42 L.	8-26 L.	9-27 L.	9-27 L.	10-11 L.							
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-48 t.	12-48 t.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	8-42 L.	9-26 n.	10-26 n.	10-26 n.	10-11 L.							
11-50 m.	12-5 t.	12-47 L.	1-3 t.	1-3 t.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	9-42 L.	10-26 n.	10-26 n.	10-26 n.	10-11 L.							
12-35 t.	12-50 t.	13-2 L.	14-8 L.	14-8 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	10-42 L.	11-0 n.	11-44 n.									
1-20 t.	1-25 t.	2-17 L.	2-33 L.	2-33 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	2-42 L.	2-26 L.	2-38 L.	2-38 L.	3-28 L.							
2-5 t.	2-20 t.	3-2 L.	3-18 L.	3-18 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	3-42 L.	3-26 L.	4-45 L.	4-45 L.	5-11 L.							
3-50 t.	3-55 t.	3-47 L.	4-3 L.	4-3 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	4-42 L.	5-26 L.	6-32 L.	6-32 L.	7-11 L.							
4-20 t.	4-25 t.	5-17 L.	5-33 L.	5-33 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	5-42 L.	6-26 L.	7-52 L.	7-52 L.	8-11 L.							
5-45 t.	6-0 L.	6-9 L.	6-23 L.	6-23 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	6-42 L.	7-26 L.	8-52 L.	8-52 L.	9-11 L.							
6-35 t.	6-50 t.	7-32 L.	7-48 L.	7-48 L.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	7-42 L.	8-32 L.	9-38 L.	9-38 L.	10-22 L.							
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.	8-33 n.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	8-42 L.	9-26 n.	10-26 n.	10-26 n.	10-11 L.							
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	9-18 n.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	9-42 L.	10-26 n.	10-26 n.	10-26 n.	10-11 L.							
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	10-3 n.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	10-42 L.	11-0 n.	11-44 n.									
9-35 n.	9-30 n.	10-32 n.	10-48 n.	10-48 n.	12-42 L.	12-26 L.	12-26 L.	12-26 L.	11-42 L.	12-0 n.	12-44 n.									
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a																				
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Setil	Entroncamento	Setil				Lisboa		Barreiro		Lisboa							
5-25 m.	5-31 m.	6-6 m.	6-28 m.	2-30 t.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Lisboa	5-33 m.	6-5 m.	5-33 m.	6-8 m.	Lisboa	5-33 m.	6-5 m.	5-33 m.	6-8 m.	Lisboa	5-33 m.	
8-5 m.	8-34 m.	8-45 m.	9-18 m.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Pampilhosa	8-35 m.	8-9 m.	8-35 m.	8-25 m.	Pampilhosa	8-35 m.	8-9 m.	8-35 m.	8-25 m.	Pampilhosa	8-35 m.	
11-25 m.	11-31 m.	12-6 L.	12-58 L.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Lisboa-Rocio	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Lisboa-Rocio	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Lisboa-Rocio	9-15 m.	
12-35 t.	12-41 L.	13-36 t.	14-8 L.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Lisboa	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Lisboa	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Lisboa	9-15 m.	
2-25 t.	2-31 L.	3-6 t.	3-38 L.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	
8-25 m.	8-31 n.	9-6 n.	9-38 n.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	
9-35 m.	10-24 n.	11-31 n.	11-8 n.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Setil	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Setil	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Setil	9-15 m.	
11-25 m.	11-34 n.	12-6 n.	12-58 n.	2-30 m.	4-31 L.	6-10 m.	7-15 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	
Mais os de Cascaes, excepto os a								Lisboa	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Lisboa	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Lisboa	9-15 m.	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Esmoriz	Porto	Lisboa			Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	
6-10 m.	6-17 m.	6-47 m.	6-18 m.	6-18 m.	6-17 m.	7-4 m.	9-19 m.	Setil	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Setil	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Setil	9-15 m.	
6-15 m.	7-20 m.	a 6-5 m.	7-32 m.	7-32 m.	7-20 m.	7-4 m.	9-19 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	
7-0 m.	7-31 m.	7-3 m.	8-8 m.	8-8 m.	7-31 m.	8-4 m.	9-19 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	
7-40 m.	8-17 m.	7-5 m.	8-45 m.	8-45 m.	7-31 m.	8-19 m.	9-19 m.	Setil	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Setil	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Setil	9-15 m.	
7-45 m.	8-30 m.	a 8-10 m.	9-20 m.	9-20 m.	7-31 m.	8-19 m.	9-19 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Porto	9-15 m.	
8-30 m.	9-26 m.	a 8-51 m.	9-31 m.	9-31 m.	7-31 m.	8-19 m.	9-19 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-30 m.	Ovar	9-15 m.	
9-35 m.	9-47 m.	9-48 m.	10-15 m.</td																	



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 11 de Setembro sairá o paquete **Nile** para

**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Os vapores teem magníficas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES** | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º  
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.º

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Bahia.** Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Belgrano.** Sairá a 2 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



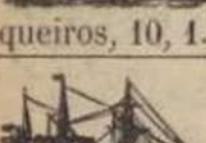
**Bordeos** e Leith, vap. inglez **Faraline.** Espera-se a 25 ou 26 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



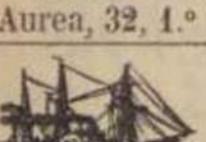
**Bordeos** vapor frances **Amazone.** Sairá a 7 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Cadiz.** Cartagena, Valencia, Barcelona, Genova, India e Macau, vap. espanhol **Isla de Luzon.** Sairá de 6 a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Dakar.** Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Atlantique.** Sairá a 4 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Glasgow** (directo), vap. inglez **Baron Kelvin.** Espera-se a 3 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Hamburgo,** vapor alemão **Dania.** Sairá a 4 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo** vapor alemão **Pernambuco.** Sairá a 10 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo,** vapor alemão **Asuncion.** Sairá a 18 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Troja.** Sairá de 5 a 15 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Pata-gonia.** Sairá a 16 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Liverpool,** vap. inglez **City of Amsterdam.** Sairá a 22 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



**Liverpool** (directo), vap. inglez **Hildebrand.** Sairá a 23 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Madeira.** S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo.** Sairá a 7 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



**Pará** e Manaos (via Madeira), vapor alemão **Desterrado.** Sairá a 22 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome.** Sairá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pará.** Maranhão, Ceará e Panahyba (via Madeira), vap. alemão **Paranaguá.** Sairá a 13 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pará,** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose.** Sairá a 17 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pernambuco,** Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Bahia.** Sairá a 13 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco.** Cabedello e Natal, vap. inglez **Navigator.** Sairá a 15 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**S. Miguel.** Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores., vapor portuguez **Açor.** Sairá a 5 de Setembro. Agentes, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**S. Vicente.** Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Orissa.** Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Tanger.** Barcelona, Cete e Marselha, vap. frances **Saint Philippe.** Sairá a 12 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Teneriffe.** Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Nile.** Sairá a 11 de setembro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Valencia.** Barcelona, Cete e Marselha, vap. frances **Saint Jacques.** Sairá a 9 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Vigo.** La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Croesus.** Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## **Tarifa especial n.º 18 — GRANDE VELOCIDADE**

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 10 DE AGOSTO DE 1905)

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1905

## REEMBOLSOS

(COBRANÇAS POR CONTA DOS EXPEDIDORES)

Todas as estações d'estas linhas ferreas se encarregam de receber dos consignatarios de remessas, tanto de grande como de pequena velocidade, as importancias com que os expedidores pretendam sobre-carregar as expedições, afim de serem d'ellas reembolsados.

O preço de transporte das remessas das importancias correspondentes aos reembolsos, é calculado pelas bases indicadas na seguinte tabella:

Percursos	Por fração indivisível de 50\$000 rs.
De 1 a 50 kilometros. . . . .	20 réis
De 51 a 100 " . . . . .	30 "
De 101 a 200 " . . . . .	60 "
Além de 200 " . . . . .	90 "

O minimo de transporte cobravel por cada expedição é de 100 réis.

Além dos preços acima indicados, cobrar-se-hão as despezas accessórias de guia, registo e imposto do sello.

## CONDIÇÕES

1.º O pedido de reembolso deve ser feito em um modelo para tal fim fornecido pela estação e no acto da apresentação da nota de expedição da remessa, devendo tanto um como outro documento, ser assignados pela mesma pessoa, sem o que não será aceite.

2.º Com o recibo da remessa será entregue ao expedidor a senha de pedido de reembolso, em troca da qual, depois de cobrada a importancia do consignatario, se fará ao apresentante o pagamento do reembolso, na estação expedidora.

3.º O expedidor que pretender ser avisado do dia em que o reembolso está em pagamento, deve entregar ao chefe da estação, onde fez o pedido, um bilhete postal, no qual indicará, por escripto, o seu nome e morada.

4.º Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou sejam abandonadas pelo consignatario, proceder-se-há de conformidade com o disposto no artigo 108.º da tarifa geral, ficando sem efeito o pedido do reembolso.

**Ficam em vigor as disposições da tarifa geral, em tudo que não fôr contrário ás da presente tarifa.**

Porto, 11 de agosto de 1905.

Exp. T 635

O Conselheiro-Director,

*João G. Povoas.*